Comisión de Defensa Nacional
S/C

Versión Taquigráfica N° 771 de 2011

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
ver exposición

Se informa respecto a denuncias por hechos acaecidos en Haití que involucran a personal de la Armada Nacional

PLUNA S.A.
ver exposición

Informe de situación

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 4 de octubre de 2011

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Javier García, Presidente, y señora Representante Ivonne Passada, Vicepresidenta.

MIEMBROS: Señores Representantes José A. Amy y Gustavo Rombys.

DELEGADOS DE SECTOR: Señores Representantes Julio Bango, Víctor Semproni, Juan C. Souza y Carlos Varela Nestier.

INVITADOS: Por el Ministerio de Defensa Nacional, señores Ministro, Eleuterio Fernández Huidobro; Subsecretario, doctor Jorge Menéndez; Director General de Secretaría, Jorge Delgado; Subdirector General de Secretaría, Carlos Villar; y Ayudante del Aire del señor Ministro, Coronel (Av) Alberto de Medina.

Por PLUNA S.A., señores Matías Campiani, Presidente; Jorge Lepra, Gerente General; Martín Harrison, Vicepresidente de Operaciones; señora Valeria Fratocchi, Gerente de Relaciones Humanas y Responsabilidad Social Corporativa; y señor Pablo Sar, Jefe de Pilotos.

SEÑOR PRESIDENTE (García).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Defensa Nacional tiene mucho gusto en recibir al Ministro de Defensa Nacional, señor Eleuterio Fernández Huidobro, al señor Subsecretario de Defensa Nacional, doctor Jorge Menéndez, al Director General de Secretaría de dicho Ministerio, señor Jorge Delgado, al Subdirector General de Secretaría, señor Carlos Villar y al Coronel Aviador Alberto de Medina.

El señor Ministro, por medio de su Secretaría, solicitó ser recibido por esta Comisión para referirse a los episodios sucedidos en Haití, a las denuncias y a las novedades surgidas posteriormente. Por supuesto, accedimos rápidamente a su solicitud, motivo por el cual adelantamos la hora de sesión.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Muchas gracias por habernos recibido.

En realidad, cuando el Ministerio de Defensa Nacional terminó la investigación en Haití, la cual fue llevada a cabo por el General Burone, se decidió dar cuenta de ella a la Justicia Militar y Penal y al Parlamento, y se instrumentaron estas reuniones. Quiere decir que venimos aquí tal vez con un poco de atraso con relación a otros organismos del país a dar cuenta de la investigación que realizó el General Burone, también en representación de Naciones Unidas, organismo al que dimos cuenta de esta información. Por tanto, los organismos ya cuentan con los datos de la investigación, y solo faltaba brindarlos al Parlamento.

Antes de ingresar al tema, quiero referirme a un compromiso contraído con el señor Diputado Amy, quien me planteó una denuncia referida a una persecución contra la funcionaria Natalia Benavides. En ese sentido, puedo decir que nosotros investigamos la situación y hablamos con la funcionaria, quien nos manifestó que está conforme, que no ha sido víctima de ninguna persecución con posterioridad a la denuncia y se encuentra cómoda en el lugar en donde hoy está trabajando. Además, no ha perdido ingresos, y está a disposición de cualquier Diputado que quiera hablar con ella, ya que no tiene de qué quejarse en esta materia.

Saldado este compromiso, quiero decir que acabamos de entregar a la Secretaría la filmación realizada por el General Burone en ocasión de la entrevista que se llevó a cabo con la víctima de los hechos sucedidos en Haití, lo cual dio mucho trabajo. Inclusive, creo que hasta la fecha los únicos que pudimos entrevistarnos con la víctima fuimos nosotros.

El General Burone realizó esta entrevista acompañado por el doctor Baeza, Jefe de la Asesoría Jurídica de la Armada, quien ya se encontraba en Haití debido a la investigación que estaba realizando la Armada nosotros le solicitamos que se quedara allí para ayudar al General Burone y por dos traductores -uno de inglés y otro de francés-, uno de la ONU y otro enviado por nosotros. Por tanto, la delegación estuvo conformada por cuatro personas.

En esa reunión estuvo presente la familia de la víctima, la víctima y cuatro abogados. Cabe aclarar que el General Burone pidió permiso para filmar dicha reunión, lo cual le fue concedido. Por tanto, no se trata de un video misterioso, clandestino, raro, extraño; la otra parte, a su vez, sacó fotos.

Entonces, en dicha reunión se desarrolló un interrogatorio, se realizaron preguntas y se dieron respuestas. El video es largo porque la reunión duró bastante tiempo, pero nosotros solo enviamos a la Comisión las respuestas de la víctima a las preguntas realizadas por el General Burone y las propuestas de sus abogados.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, ¿el video que nos dejó está editado?

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Exactamente. En realidad, la filmación es muy extensa, por lo que decidimos traer esa parte. De todos modos, el video completo está en el Ministerio y está a disposición de todos ustedes, aunque puede ser muy aburrido ver todo eso.

El video que entregamos aquí también fue enviado a la Justicia, militar y civil, y a las Naciones Unidas, pero tenemos, como dije, todo los registros completos.

También hay otras filmaciones realizadas por el General Burone, en las que se puede ver la base en la que se produjeron los hechos, sus alambrados, la distancia que hay desde la puerta hasta el contenedor en donde se dio esta situación. Estas filmaciones se realizaron durante el día y también a la hora en que se produjeron los hechos a fin de comprobar la distancia a la que se encontraban los habitantes del lugar. En realidad, no se trata de una base, sino de un lugar en donde se guardan las lanchas, que cuenta con una dotación de custodia.

Cabe agregar que la población del lugar está casi pegada al alambrado. No olvidemos que estamos hablando de un país tropical, en el que la gente está fuera de su casa o que estas tienen lugares cómodos como para estar al aire fresco. De modo que la vecindad mira prácticamente de al lado todo lo que sucede dentro del predio, que no es muy extendido.

Se trata de una localidad de Haití esto se ve en las filmaciones que mencioné, las cuales no trajimos porque son técnicas que no fue afectada por el terremoto, no es Puerto Príncipe. En realidad, es una playa muy hermosa, es un lugar turístico, y el pueblo es de pescadores. En ese lugar hay bananeros, árboles de mangos y la gente que vive allí no tiene una pobreza extrema. Esas filmaciones han confundido a la prensa; se trata de videos de carácter técnico que incluyen saludos a la población circundante, especialmente en la hora en que se produjeron los hechos, principalmente para saber si las personas contestaban al saludo o no y si había una mala relación con la base, lo cual no había.

Todo eso lo tiene el Ministerio de Defensa Nacional. El otro material que entregamos a ustedes es el relativo al hecho más importante hasta hoy, que fue entrevistar a la víctima, lo que no había logrado la Policía militar guatemalteca a la que Naciones Unidas había encomendado esa tarea, ni nadie.

Como ustedes podrán ver, en la entrevista la víctima sostiene que en ese acto fue violada dos veces por dos marineros, a los cuales llama por su nombre de pila. También expresa conocer a todos los demás por su nombre de pila. Y da su versión de los hechos.

Los abogados fueron los que más hablaron, mucho más que la víctima. En el interrogatorio a la víctima se fue derecho a las preguntas fundamentales y las respuestas fueron inmediatas. Los abogados hablaron mucho más y ahí mismo nos plantearon que lo que a su representado le interesaba era la reparación, que se justipreciaba en US$ 5:000.000, habida cuenta del PBI del Uruguay; eso era lo único que a ellos les interesaba. El General les dijo que él no tenía facultad alguna para hablar de ese tema ni para resolver al respecto, y que estaba haciendo una investigación para averiguar los hechos, lo que había pasado. Ellos manifestaron ustedes podrán verlo que los hechos están totalmente demostrados con el video de pública notoriedad, que no hay más nada para averiguar, que está todo probado y que lo que sí hay que hacer es reparar.

De lo que voy a contar ahora se hizo una declaración que enviamos a la ONU y a las dos Justicias; fuera de sala hubo un abordaje por parte del abogado principal al señor Asesor Jurídico de la Armada, doctor Baeza, en el que se le habló de un porcentaje, del 40%, sobre la reparación pedida, y se le dijo que se podía conversar y encontrar un acuerdo en el orden de ganar, ganar. También se le dijo que el siguiente martes habría una reunión del Senado en la que se iba a condenar a Uruguay, pero que si antes de ese día se llegaba a un acuerdo se podía cambiar la decisión del Senado. Esto no se lo hemos dicho más que a la Justicia y a Naciones Unidas, porque hemos valorado, con Cancillería, que esto daría lugar a problemas diplomáticos. Efectivamente, ese martes Uruguay recibió la condena de ese Senado. Esto sucedió cuando el General Burone estaba retornando. Una vez que la delegación uruguaya retornó, y antes de ese martes, el General Burone recibió algunos "mails" que tenemos a buen recaudo, en los que se intimaba a arreglar el asunto antes de ese martes.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Quién remitía los "mails"?

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Los señores Edwin Marger y Bob Barr; el bufete de abogados. A esa altura, el señor Edwin Marger, que es un gran aficionado a la aviación y maneja sus propios aviones de ejecutivo, estaba descansando en el norte de Italia y desde allí dirigía todo, a través de los otros integrantes del bufete.

Prácticamente, esa es la historia que ha continuado hasta hoy. No hay mucho para agregar. El voluminoso informe del General Burone es muy detallista, muy prolijo, es denso de leer, pero en este terreno no agrega cosas más sustantivas.

Este bufete de abogados se ofreció a tener a Uruguay como cliente en adelante, por entender que nuestro país maneja muy mal sus relaciones con la prensa internacional y que ellos sí tienen un manejo muy importante de la prensa internacional y pueden cambiar la imagen de un país o de un Gobierno. Creemos que esto es verdad. Personalmente, sospecho que fueron los que montaron el hecho sin precedente de tener a Al Jazeera

en este Parlamento, en oportunidad de iniciarse la difusión del primer video. Últimamente, se han puesto en contacto con Canal 10 y con el diario "El Observador", manifestando que si Uruguay no arregla en quince días, entonces, ellos van a poner en conocimiento de la opinión pública mundial todo lo que tienen. Lo que tienen es lo mismo que ya publicaron, porque fueron interrogados por Canal 10 sobre lo que tenían y de allí surge que tienen el video que todos conocemos.

Esto es chantaje. Al enviar al diario "El Observador" esa carta, también enviaron una copia tal vez sin que de ello estuvieran en conocimiento en "El Observador" al señor Asesor de la Armada. De modo que en el Ministerio de Defensa tenemos copia de la amenaza. Nosotros no sabemos si el diario "El Observador" sabía que estaba recibiendo una carta, que se enviaba con copia a otros lugares. Esto tampoco lo hemos dado a conocimiento público; pensamos que debe quedar en reserva, pero estamos guardando prolijamente toda la documentación de todas estas circunstancias algo extravagantes que han sucedido en torno a este problema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Salvo que los miembros de la Comisión dispongan lo contrario, voy a dejar este video en manos de la Secretaría. Aquellos integrantes de la Comisión que quieran verlo pueden recurrir a la Secretaría, que es muy técnica y muy profesional, la que dispondrá los medios para que puedan hacerlo.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- En cuanto a la investigación, hay algunas novedades con respecto a lo que informamos en la oportunidad anterior.

En la primera ocasión que estuvimos acá por este tema, manejamos como fecha del hecho el día 8 de junio, si mal no recuerdo. La denuncia pública fue sobre fines de agosto; en esa fecha Naciones Unidas y los uruguayos tomamos conocimiento de este hecho y Cancillería nos envía el video. Manejamos esa fecha porque ese día estaban de guardia, según el libro de guardias, esos cinco marineros. La base en la que los marineros viven no es donde sucedieron los hechos; está cerca del lugar, a unos dos o tres kilómetros. Ese es el lugar donde se cuidan las lanchas. El personal de la base que cumple esa función, de centinela y custodia de las lanchas, rota. Como hay libro de novedades y libro de guardias, uno puede estudiar esos datos y comprobar que cada tanto tiempo le tocaba la tarea a determinados marineros. En esta última investigación se descubre que el hecho no fue en esa fecha, sino el día 27 de mayo; esa era la fecha registrada en el celular que grabó los hechos, celular que fue secuestrado.

Cuando se vuelve a mirar el libro de guardias, se descubre que efectivamente esa era la única otra oportunidad en que estaban esos cinco marineros, pero había un sexto, un Cabo. De modo que nosotros pensamos que el personal implicado trató de cubrir al Cabo, modificando la fecha. Ese Cabo también ha sido procesado, porque estaba en el lugar. Fue interrogado por la Justicia Militar; no participó de los hechos, estaba en otra dependencia escuchando música. Ese mismo día Peñarol jugó la final contra Vélez; fue un día un poco especial en todas las guarniciones de la Armada. Es una fecha que los marineros no olvidaron cuando fueron interrogados acerca de dónde estaban y demás. Como se informó públicamente, los implicados no fueron cinco, sino seis. El Cabo fue procesado; no participó, pero estaba a cargo de ese cuerpo de guardia. Desde el punto de vista militar, su responsabilidad por omisión es gravísima.

También se interrogó al Oficial a cargo, que no estaba ahí, sino en la base. La Justicia Militar descartó que hubiera cometido delitos militares, pero ello no va a impedir que se siga investigando. El Ministerio de Defensa Nacional y, por supuesto, la Armada, está siguiendo su investigación administrativa. Hay responsabilidades administrativas que van más allá de los efectivos que estaban en ese lugar, e incluyen a mandos militares. Como saben, los mandos están, entre otras cosas, para controlar a quienes tienen a cargo, para que no suceda lo que no debe suceder. Estamos muy atentos a lo que vea la Justicia Penal.

La Cancillería que ha tenido mucho que ver en estas investigaciones, porque esto forma parte de una investigación subsidiaria de la ONU; todo esto también lo tiene Naciones Unidas ha ofrecido al Fiscal y al Juez llevarlos a Haití y acompañarlos en ese país, si quieren interrogar a la víctima, como lo han manifestado. El problema es que hoy no se encuentra a la víctima. Los diarios de Haití del día de ayer decían que la víctima y sus familiares tramitaron el pasaporte y lo recibieron. Ello nos hace pensar que se está por ir de Haití, que está por viajar a algún otro lado.

El bufete del que hablamos está radicado en Georgia, en una localidad llamada Jasper; su Director es Edwin Marger, un hombre de ochenta y tres años de edad, antiguo abogado de François Duvalier, "Papa Doc", y

actual abogado de su hijo, Jean Claude Duvalier, "Baby Doc". Cuando Jean Claude Duvalier llegó por sorpresa a Haití, en el mes de enero, en un año electoral, cuando el ambiente estaba ya muy politizado, las conferencias de prensa las dio este bufete de abogados. Fueron los voceros de Jean Claude Duvalier -lo pueden ver en Internet-, que habla poco y tiene un problema en el cuello. Ellos son sus representantes públicos y cuasi políticos. Manifestaron que venían a destrabar las cuentas de la dictadura, que estaban congeladas desde 1986 en Suiza, para ayudar a Haití y a crear un instituto receptor de la ayuda internacional que mejorara la performance del instituto que fundó Clinton en ese país y que, según ellos, no sirve para nada. Son adversarios de Clinton, algunos de ellos famosos, conocidos, en la política interna de Estados Unidos.

Este bufete está integrado además por Robert Laurence Barr, alias "Bob", que es estadounidense, integrante de la Cámara de Representantes como republicano; es ex republicano, dado que se fue del Partido Republicano; fue el último candidato a la presidencia de Estados Unidos por el ultraderechista Partido Libertario, que sacara el 0,4% de los votos; fue analista de la CIA en asuntos latinoamericanos.

Otro integrante de este bufete es Mike Puglise, socio de Edwin Marger. Es estadounidense, conocido deportista en deportes de riesgo, más joven que los otros dos.

Sospechamos que el cuarto abogado es Reynolds George, un haitiano, Presidente del Partido Alianza por la Liberación y el Avance de Haití, abogado penalista de Jean Claude Duvalier.

Ellos actúan abiertamente en Haití, sin ningún tapujo, como representantes del "Duvalierismo", que está tomando fuerza hoy en ese país, según el informe de Cancillería, que estuvo hace poco con el Presidente de Haití en Washington, a raíz de la Asamblea General de Naciones Unidas. Hoy hay una lucha muy grande en Haití entre los "aristidistas" y los "duvalieristas", que realizan estas últimas manifestaciones; están tomando una fuerza que, en realidad, nunca perdieron dentro de Haití.

También quiero decir que en los diarios haitianos se está informando que el Presidente de Haití acaba de decidir nuevamente la fundación de su ejército -que comienza de inmediato-, que fuera eliminado por un decreto de Aristide. Ese es el panorama.

Nosotros, que tenemos por delante la terminación del sumario administrativo y estaremos a lo que la Justicia diga, sospechamos casi no tenemos otra cosa que hacer en el Ministerio de Defensa Nacional al respecto que Uruguay pueda verse enfrentado a un juicio internacional, ya que estos abogados probablemente acudan a algún organismo internacional de derechos humanos, y que sea allí donde el país pueda ser demandado por los daños producidos contra su representado. Lo sospechamos; algunos abogados nos han dicho que es probable que eso pueda suceder en el futuro y en ese sentido no se descarta la OEA

Esto era cuanto teníamos para informar.

Obviamente, están a disposición de todos los Diputados y Diputadas, los documentos que quieran ver. Nosotros no trajimos los tan voluminosos interrogatorios, investigaciones y pericias que se hicieron porque es demasiado, pero reitero que están a disposición.

SEÑOR AMY.- Agradecemos al señor Ministro la amabilidad de haber hecho las averiguaciones. No me quedó clara la primera respuesta que dio con respecto al tema de la investigación -tal vez no lo oí-, porque habíamos planteado dos partes. Una era la relativa a la propia implicada y la otra a la testigo. Tal vez se haya respondido todo junto y no lo escuché.

Cuando el señor Ministro comenzó, lo primero que hizo fue aclarar lo que había quedado pendiente en cuanto al tema de la implicada y el acoso.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Hablamos con ella.

SEÑOR AMY.- ¿Con la testigo?

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- No, con Natalia.

SEÑOR AMY.- Exacto, pero yo planteé dos cosas, y eso es lo que no escuché. Por un lado el señor Ministro contesta sobre el tema de la implicada en sí pero yo había planteado dos cosas; una era esa y la otra lo de la testigo.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Nosotros hablamos con la implicada.

SEÑOR AMY.- Tal vez el señor Ministro, con la misma amabilidad con que ha respondido esto pueda hacer referencia a lo otro.

Le podemos enviar la versión taquigráfica en la que figura que yo planteé los dos temas: el de la testigo y el de la implicada.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Analizaremos la versión taquigráfica y hablaremos con la testigo.

SEÑOR AMY.- Hay algo que no logro entender mucho. Cuando el General Buroni, instructor de la investigación, hace toda esa averiguación con respecto al espacio que rodea la base, y al relacionamiento, ¿qué procura buscar? ¿Si en definitiva había un componente de enemistad entre la población y la dotación o acaso analizar otra posibilidad, como por ejemplo que el hecho en sí no hubiese existido o tenido la gravedad que se le dio? Por lo que vimos todos -por lo menos lo que conocemos-, condenamos el acontecimiento no viendo si había existido violación o no; todos lo condenamos por el hecho en sí. Pero cuando la investigación procura saber si el relacionamiento era bueno, malo, si se estaba en conocimiento o no, ¿busca otra vía de investigación por alguna sospecha que tenga de que el video hubiese sido fingido o armado?

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- No; lo que busca es lo siguiente: hay un hecho muy grave desde el punto de vista militar y es cómo entra esa persona a la base. Eso es muy grave, porque es una de las cosas que están más prohibidas, aunque entran civiles a la base, pero se debe a que tienen cosas que hacer. La sospecha de las autoridades militares es que era común que entrara, que estamos ante un hecho de descuido más grande de lo pensado. ¿Por qué? Porque los marineros declaran que hay un marinero el más corpulento que es el que lo agarra del pescuezo cuando viene de jugar al fútbol, se lo carga al hombro y se lo lleva desde la entrada como ochenta metros al fondo, de un lugar donde todos los vecinos están viendo, y parece medio increíble que ningún vecino haya armado un escándalo. Después, cuando transcurrían los hechos, sucede lo mismo. Hubo gritos y por eso hicieron las pruebas no de gritar sino de decir, a una silueta que pasaba por al lado del alambrado a esa hora, en francés: "Hola. ¿Cómo estás?", y la persona contestó: "Bien, bien". Es decir que con muy poca voz era posible comunicarse con los de afuera, y se muestra a los habitantes de casas que están casi pegadas al alambrado tomando el fresco en sus porches. Lo que se procuraba investigar es si no había un relajamiento de las normas más grande del que se decía en cuanto a la entrada y salida de ese espacio. Fundamentalmente desde el punto de vista militar ustedes pueden imaginar lo que puede suceder con una vecindad tan cercana a la población, en la que son casi todos pescadores e inclusive se muestra que hay un pescador que ata la red al alambrado para arreglarla está pegada a la custodia y se relata cómo la gente viene y se ofrece para hacer mandados, para ir a comprar cigarros. Si en realidad a ciertas horas de la noche eso se abría, podemos imaginar cualquier cosa, y lo peligroso que puede ser para una estación como esa ese relajo. Creo que hasta hoy las autoridades militares sospechan fuertemente que no fue forzado, que entraron, que eso era común. Lo digo sin desmedro alguno de lo que sucedió. Parece poco creíble que lo hayan entrado como dicen que lo hicieron. Además, el Cabo dice que él no escuchó nada. Hay incoherencias e incongruencias en las declaraciones, en los interrogatorios.

Hay otro hecho que incluso ha comentado públicamente el señor Fiscal de la Justicia Civil, y esto se produjo el 27 de mayo y se denunció en agosto, y la víctima siguió yendo a la base, siguió frecuentando con los marineros. Él se contradice en sus manifestaciones; es una persona muy sencilla, yo creo que hoy es doblemente víctima -es una opinión mía-, porque ahora es víctima otra vez; otra vez lo están violando. Dice no conocer a nadie de la base, pero después, cuando preguntan quiénes lo violaron, los nombra por su nombre de pila, como si dijera "El Ñato". Los conoce a todos, pero se contradice con toda ingenuidad, sin

darse cuenta de que se está contradiciendo. Es por ello que, a su vez, no les importa a los abogados que filmemos, que grabemos, porque su línea de acción es pedir la reparación.

Acá no hay ningún arreglo para la víctima. No les importa averiguar los hechos ni las sanciones que Uruguay y la ONU vayan a aplicar a las personas. Lo único que arregla este problema es la reparación a la familia, porque se argumenta que ya no puede trabajar más allá porque la sociedad la está sancionando, que a la madre le dicen: "señora MINUSTAH", que han perdido clientes, etcétera. Estos son los argumentos de un abogado civil que busca una reparación monetaria.

Como todos ustedes saben, en Uruguay existe una ley de reparación para estos casos. No sé si tendrá validez en este caso, pero en Uruguay se ha legislado con relación a la reparación de las víctimas de violación de los derechos humanos, se ha estimado el monto y se ha pagado por reparaciones. No sé si tendrá algo que ver con este caso.

Nosotros manifestamos que estábamos dispuestos a reparar el daño causado y lo estamos y no necesitamos que nos hagan un juicio para hacerlo, pero basándonos en las normas uruguayas, en el derecho uruguayo, en lo que aquí esté aceptado y en los precedentes que aquí hayan existido, y no en lo que puede resultar un despojo y una manipulación de la víctima y de su familia.

SEÑOR AMY.- El relato que está haciendo el señor Ministro es muy detallado

Hay algo que es bien curioso. Se desprende de sus manifestaciones que la gente tenía, por lo menos, una relación civilizada con la base y que de la investigación no surge que haya agresiones cuando se saludan, etcétera.

Si el incidente se produjo -esta es la gran pregunta-, en algún momento, esa gente que tomaba el fresco vio que, por la fuerza o bajo su consentimiento, esa persona entró. Supongo, que en algún momento las risotadas del escándalo habrán prosperado. ¿Nadie alarmó sobre eso?

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Eso es lo que se investigó, lo que se filmó para ver la intimidad del entorno.

SEÑOR AMY.- Sería como una cierta complicidad del contorno.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Además, en esa filmación porque se llega en un jeep abierto la gente saluda a los que vienen con el General Burone como la cosa más natural del mundo. En esa filmación no se ve un ambiente hostil de la población circundante por la presencia de los militares.

SEÑOR AMY.- El señor Ministro recordará que la última vez que concurrió a la Comisión, uno de los temas que habíamos conversado y sobre los cuales el señor Ministro había impartido una orden era que la Marina, en especial la Armada Nacional, bajara un poco los niveles de exposición pública, sobre todo a través de manifestaciones. Quisiera saber si revirtió esa orden.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- No. En general, en el Ministerio de Defensa Nacional hemos mantenido la mayor parquedad posible sobre todo esto porque nos parece que como está en manos de la Justicia se tiene que guardar cierto secreto como garantía para los acusados y la víctima. Pero en este país, la gente se pone muy nerviosa cuando la prensa llama, hace preguntas, etcétera.

SEÑOR AMY.- Le voy a proporcionar al señor Ministro una copia del diario de mi departamento del día lunes 3 de octubre.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- ¿Cuál es su departamento?

SEÑOR AMY.- Soriano, donde nació la patria.

(Diálogos)

—— Hay algo que me llamó la atención. Una de las cosas que habíamos cuestionado aquí fueron las declaraciones del entonces vocero de la Armada Nacional, Capitán de Fragata Vique, quien en aquel momento había dicho que era una broma, en una actitud que todos, de alguna manera, habíamos condenado porque intentaba minimizar un hecho que todos coincidíamos en que no tenía minimización alguna. El lunes a primera hora, cuando recibo el diario, me encuentro con que nuevamente el Capitán de Fragata Sergio Vique, en Dolores, con una actitud propia del vocero de la Armada Nacional, cambia de alguna manera y vuelve a expresarse diciendo que la actitud de los cinco marinos no va a empañar el excelente desempeño de miles de uruguayos en misiones de ONU; eso salió publicado en letra de molde en primera página. Entonces, me sorprendió, porque ¿cómo es la cosa? Antes, poco menos que la defendía o mitigaba y ahora nuevamente sale a hacer declaraciones en el sentido inverso. Por eso mi pregunta de si el señor Ministro había cambiado la actitud de pedir que bajaran las revoluciones.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Yo le manifesté que el hecho era grave, que no se podía hablar de "bromas". Por supuesto que estoy defendiendo a los treinta y cinco mil uruguayos y uruguayas que han pasado por misiones de paz; me está costando mucho políticamente, pero lo estoy haciendo.

Ahora la prensa ha vuelto a simplificar las cosas. Yo manifesté que desde que estamos haciendo esas misiones de paz y con esa participación, hemos tenido cuatro incidentes: dos violaciones en el Congo, cuyos responsables han sido juzgados en Uruguay, han estado presos y creo que alguno todavía sigue preso. El tercero fue un hecho de vandalismo cuando, en oportunidad de un saqueo a una iglesia, soldados uruguayos entre ellos, un oficial se aprovecharon, no en la iglesia pero sí en la calle al detener a unos tipos que iban con cosas y se apoderaron de algunas cosas; en ese caso también fueron enjuiciados y sancionados. Este es el cuarto incidente, quiere decir que no tenemos una mala performance. Supongo que puede haber habido otros casos que nunca se denunciaron, como pasa siempre en estas cosas, pero también hubo actos de heroísmo, se salvaron miles de vidas corriendo riesgo el pellejo y hemos dejado muertos por el camino, mutilados y heridos. Esto se descontextualiza, y ayer la prensa lo único que dijo fue que Fernández Huidobro había reconocido dos violaciones. ¡Como si alguna vez se hubieran ocultado! Además, en su oportunidad, esos hechos fueron publicados por la prensa, pero no tuvieron la prensa que tuvo este último caso. Entonces, uno a veces piensa. ¿para qué cuadro está jugando cierta prensa en Uruguay? ¿Está jugando para Uruguay o está jugando para otro lado? Claro, es grave lo que estos marineros hicieron, muy grave y muy dañino. Además, es muy grave lo que le hicieron a ese muchacho y a su familia. Lo vamos a tratar de arreglar y vamos a sancionar sin contemplación alguna, pero no puede usarse eso para desprestigiar méritos obtenidos por este país y por decenas de miles de uruguayos y uruguayas que, nos consta porque, desde que estábamos en la Comisión de Defensa Nacional, nos hemos tomado el trabajo de leer los informes militares que han impedido varios genocidios no solo en el Congo, porque también hemos estado en Angola, en Camboya y en Mozambique, que han salvado muchas vidas, que han puesto en peligro las suyas, que han pagado con sus vidas y que una cantidad de gente ha sufrido heridas y mutilaciones para toda la vida.

Ensuciar eso es jugar para otro cuadro: para el cuadro adversario, no sé de qué país o de qué fuerza.

SEÑOR AMY.- Coincido plenamente con el señor Ministro en esto. En efecto, hemos dicho públicamente que compartimos las acciones que la Cartera había hecho. Nos parece importantísimo preservar el gran activo que se tiene y ese hecho no va a empañar una política de miles que no han tenido esta actitud. Entonces, esto es lo que hay que preservar y potenciar, condenando el acontecimiento en cuestión con toda la fuerza.

Lo que expresé iba en el sentido de que, aparentemente, cada vez que vemos un micrófono, vamos y hacemos declaraciones. Yo creo que eso no contribuye por lo menos fue lo que le entendí al señor Ministro y, además, eran algunas de las cosas que habíamos planteado en aquel momento. Y me encuentro con que, por un lado, el propio cabeza del Ministerio trata de ser parco en las declaraciones para dar todas las garantías al proceso -cosa que también comparto y es lo que se debe hacer-, mientras que, por otro, el vocero de la Armada habla. Se pregunta sobre estas cosas.

Simplemente arrimo esto al Ministro con la prueba necesaria y con los elementos de juicio.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- En aquella oportunidad, yo dije acá que percibía la existencia de una deformación en el Uruguay propia de la imitación de cosas foráneas, exóticas. Creo haber dicho que cualquier club de bochas en Uruguay tiene relaciones públicas y un asesor de imagen y trata de recibir a la prensa, exacerbando eso que se ha extendido a lugares donde no es adecuado. Hay una cadena de mando, hay un Ministerio de Defensa, y sus tropas deben ser más bien parcas; hablar poco y hacer mucho.

SEÑOR SEMPRONI.- En primer lugar, quiero destacar la actitud del Ministro de haber generado la instancia de venir a la Comisión a los efectos de actualizar toda la información que tenemos a nivel parlamentario sobre este tema.

En segundo término, voy a hacer dos aclaraciones. La primera es que coincido plenamente con lo actuado y pido que nadie vaya a entender que lo que voy a decir pueda tener como intención minimizar todo este acontecimiento relativo a estos seis marinos.

La segunda es que, a mi juicio, nuestro Gobierno y en especial nuestro Ministerio han actuado con total corrección y eficacia en el análisis de todo este acontecimiento, y de ninguna manera este hecho puede empañar, en la cabeza de nadie, la gestión que nuestras Fuerzas han venido cumpliendo en estas misiones de paz. Un hecho aislado como este, así no sea el único, de ninguna manera puede empañar el accionar que contingentes más que numerosos han llevado adelante en función de los objetivos de paz y de solidaridad que han brindado a esos pueblos.

Ahora bien: respecto a este hecho que ha ocurrido, voy a utilizar un viejo refrán: no creo que debamos dar más por el pito que lo que el pito vale. Al analizar este nuevo acontecimiento del famoso video y del chantaje que se intenta hacer contra el país, creo que más allá de que lo que se pone sobre la mesa como objetivo fundamental es la indemnización, detrás de todo eso hay un gran objetivo político que es cuestionar a un país que, precisamente, ha marcado pautas en el seno de la MINUSTAH y de las demás misiones de paz y que no por casualidad tiene el mayor porcentaje de relación entre población y efectivos desplegados. Por consiguiente, con esto, lo que se intenta alcanzar por parte de todo este clan es un objetivo político. Digo esto porque, además, estos personajes conocen perfectamente las personalidades, las intencionalidades y las posiciones políticas de todos los agentes políticos en el mundo y saben de la integridad de las instituciones de Gobierno y políticas en Uruguay, saben que acá no se va a incurrir en un chantaje, y en consecuencia van a tener elementos para plantear demandas con objetivos políticos, que es el cuestionamiento al Gobierno actual o, inclusive, al que pueda venir en la propia Haití.

Al analizar esto tampoco podemos dejar de contextualizarlo en lo que ha ocurrido en la historia de la existencia de toda la humanidad en aquellos ejércitos que van desplegados fuera de los límites geográficos de sus países sean de ocupación -o como se los quiera llamar-, porque en esos ejércitos siempre ha habido actos de indisciplina o parecidos a los que podemos estar analizando hoy.

Respecto a que el país en algún momento tenga la necesidad de enfrentar un juicio que estos personajes pretendan llevar adelante con las intenciones que yo creo -que por encima de las económicas están las políticas-, debo decir que es muy común que se tengan que enfrentar estas cosas. En determinados países, incluso de Europa, si uno viaja en un medio de transporte público y le pisa el perro a uno que tiene al lado, se puede ver enfrentado a una demanda judicial. Por consiguiente, hay demandas judiciales que se pueden basar en elementos reales, inventados o ampliados y el país tendrá que enfrentar esta situación como corresponde, con la certeza y la seguridad de haber actuado correctamente. Por lo tanto, me parece que el caso está más que claro.

Y en lo que tiene que ver con algunas voces que hemos escuchado en la interna hemos oído pedir prácticamente la cabeza, la pena de muerte de estos militares que cometieron estas faltas éticas y morales tanto frente a la Justicia militar como a la civil, debemos recordar que en Uruguay hay un montón de integrantes de nuestras Fuerzas Armadas, algunos en actividad y otros en retiro, que también violentaron normas éticas y morales y no se les está reclamando, como se debería, el pasaje y la rendición de cuentas frente a la Justicia.

Por lo tanto, no demos dar más por el pito que lo que el pito vale. Creo que este caso está cerrado. Puede que mañana haya nuevos elementos a considerar, pero me parece que es un asunto para dejar por acá.

SEÑOR ROMBYS.- Solicito que se elimine de la versión taquigráfica la mención que hizo el señor Ministro respecto al correo electrónico de "El Observador", dado que pidió reserva al respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo no escuché que se hubiera hecho esa solicitud, pero el señor Ministro puede confirmarlo.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Si es posible, me gustaría que esa parte se eliminara de la versión taquigráfica.

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo no soy partidario es un criterio personal de que las versiones taquigráficas no se editen. Si se solicita con anterioridad que determinada mención no conste en la versión, yo no tengo inconveniente en que así sea, pero después de que las cosas se dijeron, quitarlas me parece que le quita transparencia a la sesión. Ese es mi criterio personal.

En la sesión pasada el señor Ministro, en determinado momento, solicitó que no se tomara versión taquigráfica de lo que iba a decir, y así se hizo, pero no estoy de acuerdo con que se haga a posteriori, ya que creo que eso le quita cristalinidad a la sesión. En realidad, no escuché que el señor Ministro hiciera esa solicitud, y creo que no la hizo, pero no tengo inconveniente en ponerla a consideración de los miembros de la Comisión.

SEÑOR ROMBYS.- Yo solicito que se quite ese tramo de la versión taquigráfica y pido que se ponga a consideración de la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Diputado Rombys propone quitar un tramo de la versión taquigráfica, pero debemos dilucidar dónde empieza y dónde termina. En realidad, estamos en un proceso que es muy complejo.

SEÑOR PASSADA.- Creo que es fácil de solucionar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo creo que no, porque eso implica sentarse a escuchar entre todos la sesión y decidir qué parte se corta.

Reitero que no comparto esta solicitud y no la voy a votar. Si el señor Ministro me hubiera pedido suspender la versión taquigráfica antes de pronunciar sus palabras no hubiera tenido ningún inconveniente y lo hubiera hecho con todo gusto, pero no estoy de acuerdo con editar una versión taquigráfica luego de realizadas las declaraciones. La Presidencia la cual ejerzo yo en este momento no comparte esa solicitud pero, de todos modos, la pone a consideración de los miembros de la Comisión.

SEÑORA PASSADA.- Yo entiendo la postura del señor Presidente y puedo comprenderla y respetarla, pero a veces hay que tener flexibilidad frente a algunos temas, en particular este, sobre el cual han salido algunas cosas en la prensa. También hay que tener en cuenta lo planteado por el señor Ministro acerca de lo que editó el día de ayer la prensa a instancias de su participación.

En realidad, creo que no es difícil llevar a cabo lo que se ha solicitado; solo se debe quitar la referencia a lo que se publicó en el diario El Observador.

Por tanto, al igual que el señor Diputado Rombys, solicito que se eliminen esas expresiones de la versión taquigráfica.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- El diario El Observador no publicó nada.

SEÑORA PASSADA.- Se trata de un fax.

SEÑOR PRESIDENTE.- En realidad, nadie sabe bien lo que se quiere quitar de la versión taquigráfica.

Creo que la Comisión tiene sobradas pruebas de que esta Presidencia hace un buen manejo de la información reservada. El primer video solo estuvo en las manos de quien habla, y durante más de una semana. Además, el señor Ministro la semana pasada reconoció públicamente que se realizó un buen manejo y que el video no tomó estado público por el hecho de que estuviera en mis manos. Entonces, con ese mismo criterio de transparencia y de responsabilidad que tengo, digo que no comparto que se editen versiones taquigráficas, por lo que no voy a votar la solicitud planteada. Además, recién se acaba de probar que no está claro qué se quiere eliminar, porque hubo una contradicción entre la señora Diputada Passada y el señor Ministro, lo cual reafirma mi posición. Yo solo estoy de acuerdo en suspender la versión taquigráfica cuando se solicita antes de hacer determinadas declaraciones porque se puede marcar un límite preciso, pero los miembros de la Comisión son libres de hacer las solicitudes que deseen.

SEÑORA PASSADA.- Quizás el señor Ministro pueda hacer referencia a lo que mencionó anteriormente con respecto al fax. De esa manera podríamos saber exactamente lo que se dijo y retirarlo de la versión taquigráfica. Es algo muy sencillo. Creo que si el señor Ministro está de acuerdo podríamos proceder de esa manera.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Se trata de un pasaje de mis palabras en el que me refiero a un e-mail que enviaron los abogados al diario El Observador, que dice que si Uruguay en quince días no arregla, van a caer sobre nuestro país. Lo que tal vez el diario El Observador no sepa es que ese e-mail iba con copia, es decir, también fue enviado a otras personas para que se enteraran, lo cual, para mí, configura un claro chantaje, porque una cosa es que se le diga a un periodista, por ejemplo: "Te voy a mandar una información si Uruguay no arregla", y otra cosa es mandar la copia al amenazado para que se entere de lo que se está urdiendo con la prensa uruguaya. Entonces, ojo si la prensa uruguaya también se entera. En realidad, se trata de un breve pasaje.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esto que acaba de relatar el señor Ministro ya lo leí en algún medio hace días atrás; a esta altura uno lee tanto por día que no sabe dónde, pero reitero que esto que acaba de decir él ya lo leí. Seguramente el señor Ministro lo declaró en algún lugar.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- No; yo no hablé.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar la propuesta realizada por la señora Diputada Passada y el señor Diputado Rombys.

(Se vota)

—— Dos en cuatro: NEGATIVA.

Con total honestidad debo decir que creo que el señor Ministro ha hecho una acusación muy grave por la fortaleza que tiene con respecto al papel que juega la prensa en Uruguay y para quién juega. El señor Ministro dijo que juega para intereses extranjeros, y si no lo dijo textualmente así, anduvo cerca. Yo creo que esa es una acusación muy grave y no quiero dejarla pasar porque discrepo con su opinión porque, en primer lugar, proviene de un Ministro de Estado. Inclusive, hace quince días el señor Ministro recibió distintas opiniones, desde Al yazira hasta medios del interior del país, es decir, de toda la prensa nacional de todo signo de pensamiento, ya no partidario. En realidad, este hecho tomó estado público pero, de todos modos, tenía importancia en sí mismo, y no lo inventó la prensa; el hecho existió. Sin duda, estamos hablando de un hecho importante, grave, que le está trayendo consecuencias al Uruguay no sabemos cuál será el límite, pero ya las tuvo y las seguirá teniendo y que motivó que el señor Ministro tomara la decisión de destituir jerarquías de la Armada que estaban en Haití, pero el hecho de que todo ello se haya divulgado por la prensa no amerita que un Secretario de Estado diga que vaya a saber para qué intereses juega la prensa. Me parece que es un ataque muy fuerte a la prensa, en forma genérica, que no corresponde, por el ataque en sí mismo y por hacerse en forma genérica, es decir, sin especificar claramente, y es así, que abarca todo. Creo que eso podría configurarse como un ataque a la libertad de expresión, lo cual no comparto. Cuando uno dice que alguna prensa puede estar jugando para intereses extranjeros, tiene que decir concretamente de quién se está hablando, porque el hecho que fue divulgado existió, y no lo inventó ningún medio de prensa. Además, cada cual informa desde el ángulo que le parece, y punto. Eso hace a la libertad en un régimen democrático y republicano. Entonces, con total honestidad, quería decir que discrepo totalmente con la afirmación realizada

por el señor Ministro porque creo que no corresponde, y si así lo fuera creo que debería especificar a quién se está refiriendo y de qué intereses está hablando, porque entiendo que no debe hacerse un ataque genérico a los medios de comunicación, que no inventaron el hecho, porque existió, ¡y vaya problema que nos está trayendo! Y no lo digo porque se haya divulgado, sino porque existió.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- En forma meridianamente clara dije que a la salida de la mesa política del Frente Amplio -que se realizó el día ayer-, en donde, junto con el Canciller de la República, planteé todo esto, me referí a este suceso y dije que desde que hay misiones de paz hubo cuatro incidentes: dos violaciones en el Congo, un hecho de vandalismo y el suceso que estamos tratando el día de hoy. Estamos hablando de treinta y cinco mil personas, cerca de treinta muertos, heridos y mutilados para toda la vida, pero lo que salió en la prensa de ayer basta leer alguna fue que el señor Ministro reconoció dos violaciones más. ¿Con qué intención se hizo eso? Es evidente. Se hizo con una intención de desprestigio a las treinta y cinco mil personas, dando a entender que estamos ocultando las barbaridades que las tropas uruguayas hacen por el mundo. Es una tergiversación y descontextualización, un ataque a la libertad de prensa, a la libertad de opinión mía personal, un engaño a los lectores de una gravedad tal que sí, lo denuncio con toda mi fuerza. Protesto con toda mi fuerza por tamaña tergiversación y denuncio la supuesta o casi segura intención oculta que tiene, que es desprestigiar a las tropas uruguayas en sus misiones de paz, cosa que le puede interesar a otros países y a gente de otros cuadros distintos a la celeste.

SEÑOR SEMPRONI.- Precisamente quería decir que alcanza con mirar las primeras planas de algún medio de circulación, como el caso del un diario "El País" -no tengo inconveniente en nombrarlo-, donde todas las informaciones se dan por la negativa, con la única intencionalidad de cuestionar o desprestigiar el accionar del Gobierno. Se utiliza cualquier elemento para ponerlo en el tapete y cuestionar lo que se está haciendo. Tendrá o no otra intencionalidad atrás, pero esto está constatado, y yo hasta lo he tenido que vivir en lo personal. Invito a comprobar esto porque alcanza con mirar el diario "El País", desde ediciones atrás, para ver que todas las informaciones van dadas con el sentido negativo de lo que se está haciendo desde filas de Gobierno.

SEÑOR VARELA NESTIER.- Quiero dejar constancia de que respaldo absolutamente lo dicho por el señor Ministro con respecto a este tema vinculado con la prensa y me hago cargo de ello. En ningún momento he sentido que el señor Ministro haya señalado un ataque a la libertad de prensa sino que ha emitido una opinión tan respetable como la de cualquiera de los que estamos aquí, constatando un hecho que para él tiene elementos de objetividad que se pueden verificar hoy en la lectura de los distintos medios de comunicación. Yo creo que acá nadie está poniendo en tela de juicio la libertad de prensa, que es un sagrado derecho que los uruguayos tenemos el deber de defender y sostener, pero también quiero decir con la misma sinceridad y firmeza que yo no creo que en el país haya intocables que no puedan ser criticados porque "a fuer" de ser criticados se exponen en sus funciones. Los periodistas, los medios de comunicación, también son elementos de crítica de cualquier ciudadano, y en tanto elementos que generan opinión, que dan información, están expuestos al veredicto y al juicio de la sociedad. En ese marco entendí las opiniones del señor Ministro y las comparto. Y sinceramente no me gustaría que la noticia que surja de esta Comisión es que el señor Ministro atacó la libertad de prensa, porque creo que sería una deformación de los hechos objetivos que aquí sucedieron, que de la sola lectura de la versión taquigráfica se desprenden.

Quería dejar constancia de mi respaldo absoluto al señor Ministro, también haciéndome cargo de las declaraciones que ha hecho sobre este particular y sobre los demás elementos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Escuchadas las opiniones y no habiendo más pedidos de palabra, agradecemos la presencia del señor Ministro.

(Se retira de Sala la delegación del Ministerio de Defensa Nacional)

(Ocupa la Presidencia la señora Representante Passada)

(Ingresan a Sala representantes de PLUNA S.A.)

—— La Comisión de Defensa Nacional tiene el agrado de recibir a una delegación de PLUNA S.A. integrada por el Presidente, señor Matías Campiani, el Gerente General, señor Jorge Lepra, el Vicepresidente de Operaciones, señor Martín Harrison, la Gerente de Recursos Humanos, señora Valeria Fratocchi, y el Jefe de Pilotos, señor Pablo Sar.

A instancias de que habíamos recibido a la Asociación Civil de Pilotos de la Línea Aérea de Uruguay, creíamos conveniente invitarlos con el fin de ampliar algunos de los elementos que figuran en la versión taquigráfica de esa sesión y que les hicimos llegar. Además, debemos decir que hay una solicitud del sindicato de funcionarios de PLUNA para ser recibidos por esta Comisión.

Por otra parte, también debemos decir que como estamos un poco justos de tiempo, sería conveniente que el material que puedan tener en el soporte técnico se pueda anexar a la versión taquigráfica con el fin de que todos los legisladores integrantes de la Comisión puedan contar con él.

SEÑOR LEPRA.- Muchas gracias a la Presidenta de la Comisión y también a los demás miembros por habernos invitado. Entendemos que este es un ámbito muy importante a través del cual se puede informar a toda la población.

También deseo agradecer la presencia del Vicepresidente de Operaciones, señor Martín Harrison que, con cuarenta y un años, tiene más de veinte de experiencia en aeronavegación internacional, y del Comandante Pablo Sar, quien tiene treinta y ocho años, pero ya cuenta con trece años de experiencia en PLUNA. Entendimos que era muy importante que ambos nos acompañaran a esta reunión para brindar su punto de vista técnico y profesional.

Debemos decir también nos sucedió en la reunión de la Comisión de Legislación de Trabajo que, entre la comparecencia del gremio y de la empresa se avanzó muchísimo, porque esto es muy dinámico. Tanto es así que hoy podemos informar que ya se llegó a un acuerdo en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social con el sindicato de pilotos de la empresa. Además, la autoridad máxima en aeronáutica, la DINACIA, ya autorizó la contratación de veinticuatro comandantes extranjeros. Esa era una solicitud de PLUNA desde hace unos meses, y fue ampliamente demostrada a las autoridades y al sindicato la necesidad de contratar pilotos extranjeros y por un lapso importante: dos años dada las necesidades que teníamos. Hay que agregar que esas necesidades no se podían cubrir con todos los pilotos uruguayos, y que hemos buscado por todos los medios que ingresaran a PLUNA. Esta es una decisión importante que ya fue refrendada en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Con respecto a la fatiga -que es el motivo por el cual estamos hoy acá-, pensamos que era importante venir con un material impreso agradecemos las palabras de la señora Presidente al respecto para que se agregara a la versión taquigráfica de la Comisión.

La Gerente de Recursos Humanos va a dar lectura a una carta de nuestra comparecencia que, junto con la presentación del Comandante Sar, solicitamos que forme parte de la versión taquigráfica.

SEÑORA FRATOCCHI.- La presentación va a profundizar y va a explicar la posición de la compañía con respecto a los temas de interés y, como introducción, voy a leer el contexto en el cual se va a dar esa presentación.

Dice: "Sres. Integrantes de la Comisión.- De nuestra mayor consideración.- En relación a los planteos de la delegación de la Asociación Civil de Pilotos de Línea Aérea Uruguaya ante la Comisión de Defensa Nacional, en la sesión del día 13 de setiembre de 2011, la empresa PLUNA rechaza todas las hipótesis planteadas en cuanto a que como aerolínea 'no estamos yendo por un camino seguro'.- Pese a que ACIPLA informara posteriormente y privadamente a la Empresa que no fue su intención sembrar una alerta en materia de seguridad y que no fueron ellos los generadores del mal manejo que luego hizo la prensa publicando afirmaciones respecto a 'una serie de irregularidades en la aerolínea de bandera nacional' y afirmando 'que la empresa impone un régimen laboral que, si bien puede ser legal, atenta contra la seguridad operacional de los vuelos'; Pluna se ve obligada a aclarar en este ámbito todos los equívocos que pudieron generar esos lamentables trascendidos.- Pluna tiene una trayectoria intachable en materia de seguridad, construida y cuidada a lo largo de sus 75 años de vida, y no merece un cuestionamiento de su compromiso con la seguridad; por lo que responderá a las acusaciones realizadas.- Mediante la presentación adjunta se informará

a los señores Legisladores sobre el régimen de trabajo de las tripulaciones, las políticas y los sistemas de seguridad de las empresas (que incluso trascienden a las tripulaciones), las certificaciones que avalan en forma objetiva e independiente el cumplimiento de la aerolínea en materia de estándares internacionales (IOSA, ISO), y la proactiva gestión de los riesgos que eventualmente pudieran afectar las operaciones de la aerolínea.- Cabe recordar, antes de proceder con dicha presentación, la seriedad de la Empresa a la hora de gestionar un modelo de negocio sustentable, brindando un servicio seguro y eficiente a los pasajeros, creando oportunidades de empleo (de calidad) a mano de obra uruguaya y administrando a su personal según las mejores prácticas de la industria: PLUNA aplica la normativa vigente en materia de descansos, tiempos de servicio y tiempos de vuelo máximos. Dicha normativa, desarrollada por la DINACIA y contenida en el RAU (Reglamento Aeronáutico Uruguayo), tomó como base la normativa vigente en los años 2000-2004 en Estados Unidos.- PLUNA tiene la seguridad como valor fundamental de su cultura organizacional y así lo declara en su compromiso estratégico. Los pilotos, como el resto de los colaboradores, son parte fundamental de la operación y, por tanto, la gestión que hace la compañía del trabajo de sus empleados apunta a mejoras en la productividad, pero siempre dentro de los límites que marca la razonabilidad, la legislación y el sistema de gestión de la fatiga que está instalado en la compañía.- La identificación del riesgo de fatiga a nivel de los trabajadores y el despliegue de un sistema de prevención y control en la materia, hacen de Pluna una compañía líder en este campo, abriendo camino en un tema tan complejo como necesario, pero sobre el que no abundan antecedentes en el país.- El crecimiento sostenido de los últimos 3 años ha generado nuevas fuentes de trabajo para personal uruguayo y Pluna ha incorporado más de 50 pilotos en este tiempo, con un proceso de evaluación tan riguroso como el que utilizan otras aerolíneas de la región que son referentes en la materia. También en línea con las mejores prácticas de la industria, las sucesivas evaluaciones y pruebas técnicas, imponen filtros a los postulantes a lo largo de los procesos de selección. Esos filtros responden a estándares definidos por la reglamentación, por las políticas de personal y de seguridad operacional de la compañía".

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Los datos que van a brindar a continuación pueden constar en la versión taquigráfica o son confidenciales?

SEÑOR LEPRA.- Sí, pueden constar. Agradezco por la pregunta, porque este es un tema que discutimos bastante, inclusive, con el sindicato. Cuando salieron versiones en la prensa, el sindicato se acercó a nosotros rápidamente para explicarnos que en ningún momento habían dicho lo que se decía. Es muy importante mantener un grado de confidencialidad, pero en este caso vinimos preparados con información que puede ser divulgada.

SEÑOR SAR.- La presentación está orientada al tema principal, que es la fatiga, sin descuidar la seguridad de vuelo y con qué lineamientos ha venido trabajando PLUNA al respecto. Nos referiremos a la gestión de la seguridad en PLUNA, gerenciamiento de la fatiga, análisis de ACIPLA y expondremos algunas conclusiones.

La seguridad de vuelo es un tema que se debe gestionar. El concepto de seguridad de vuelo ha cambiado en el mundo. Hoy en día las empresas tienen que ser seguras, pero también rentables. Así que no podemos hablar solo de seguridad de vuelo, sino que debemos asociar este tema a la productividad y a un balance.

Si comparamos lo que era PLUNA anteriormente, sus rutas, la diversidad de flotas y lo que es hoy en día, podemos decir que ha estandarizado su flota de aeronaves CRJ900, lo que le da una mayor eficiencia y un aporte importante a la seguridad de vuelo en cuanto a la instrucción, la calificación y la estandarización de procedimientos.

A continuación me voy a referir a cómo se gestiona la seguridad de vuelo en PLUNA.

Acá hay un tema muy importante porque la seguridad de vuelo en PLUNA involucra a todos los actores. El Presidente de la compañía es el responsable de la seguridad y participa activamente en todas nuestras reuniones estratégicas. Tenemos el Plan de Prevención de Accidentes de Aviación, que son dos reuniones que se hacen anualmente, a las cuales está invitado y donde también se trabaja activamente la parte financiera de la empresa. Ahí se define cuáles serán los recursos para implementar todos los programas de seguridad que tenemos.

El Sistema de Gestión de la Seguridad de PLUNA SMS en inglés garantiza las operaciones, la seguridad de los pasajeros, funcionarios y carga, con el compromiso de toda la organización de mejorar los procedimientos continuamente, manteniendo una cultura organizacional consistente y proactiva, una cultura del reporte, una cultura no punitiva, en la cual se asumen los errores y está bien visto que quien comete un error lo reporte porque va en pro de mejorar la seguridad de vuelo.

En la parte de seguridad de vuelo hemos conseguido estándares internacionales en empresas líderes en el mundo, con la certificación IOSA y certificaciones ISO. Es importante hablar de la certificación IOSA porque nos permite estar, cuando hablamos de seguridad de vuelo, al mismo nivel que las empresas líderes. Todos hablamos el mismo idioma en cuanto a seguridad de vuelo y calidad. Si nosotros tenemos que hacer algún convenio con alguna otra empresa, el hecho de ser IOSA significa que hoy en día estamos hablando el mismo idioma.

¿Cómo empezó el tema relativo a la fatiga? Es un tema muy importante que viene desde 2003. En ese año la OACI comenzó a trabajar en la fatiga y en cómo esto afectaba las operaciones de vuelo. A raíz de algún accidente que hubo, se empezó a apuntar concretamente a la fatiga como factor contribuyente, como causa de accidente. Esto se desarrolló también en la Flight Safety Foundation, de la cual PLUNA es miembro y participa de todos los "meetings" que se hacen a nivel mundial.

En 2006, se generó un grupo de trabajo de la OACI. En 2008, se hizo la inclusión en el Anexo 6 de la OACI, de la cual Uruguay es miembro y mantiene sus mismos lineamientos. Se identificó la necesidad de una guía detallada para la implementación y supervisión de un sistema de gestión de seguridad ante la fatiga. En agosto de 2009, el secretario forma el grupo de trabajo "Sistema de Gerenciamiento de Riesgo de la Fatiga" -Flight Risk Management System-, que hoy PLUNA tiene incorporado y hace unos meses estamos implementando activamente. Este Sistema provee estándares y guías que están basados en un consenso alcanzado a nivel de la industria y de los gobiernos, e identifica diversos métodos operacionales viables. Esto quiere decir que tenemos que convivir con la fatiga y encontrar el punto de gerenciarla y hacer las operaciones con ciertos estándares de seguridad, lo que implica asegurar un apropiado control de los entes reguladores; mejorar las posibilidades de gerenciamiento de la fatiga en la industria aérea y permitir mayor flexibilidad operacional que los límites prescriptos.

Lo que se ve básicamente es que la fatiga se ve afectada por el tiempo de servicio y de descanso. Entre esos dos lineamientos es que PLUNA se está manejando para trabajar por encima de los estándares que establece la reglamentación. Esta nos da la base y nosotros, al igual que en todo, tratamos de establecer estándares superiores.

¿Cómo estamos en PLUNA?

En marzo de 2011 se comenzó a trabajar con el riesgo de la fatiga. Se tomaron como referencia los lineamientos de la administración americana.

En junio de 2011, se publicó un manual de gerenciamiento de la fatiga donde está establecido el modo de operación de PLUNA en este sentido.

En agosto de 2011 se comenzó con los talleres de autocuidado. Como dije anteriormente, hacemos un montón de cosas que no están establecidas en la reglamentación; implementamos los talleres de autocuidado, en los que se trasmite a todos los empleados de la empresa la importancia de llenar el reporte de fatiga y cómo reconocer que se está fatigado. En este sentido, se envió a tres personas al simposio de fatiga que se llevó a cabo en Canadá este año, y en setiembre se invitó a participar a los sindicatos a fin de llegar a un lineamiento común.

¿Cómo nos afecta la fatiga? Básicamente hay tres áreas involucradas: el estilo de vida, el cuidado de los tripulantes, es decir, cómo se designa la actividad de vuelo y la actividad que realizan. Esos son los tres factores que influyen en el gerenciamiento de la fatiga.

En el análisis que realizó la Asociación de Pilotos -ASIPLA-, básicamente, se habló del accidente de Buffalo y se buscaron determinados lineamientos para comparar ese hecho con lo que estaba ocurriendo con PLUNA. En realidad, PLUNA tiene a todos los tripulantes en una base, que es Montevideo, y estos no hacen traslados

para iniciar un vuelo. Además, los vuelos de traslado que se realizan están previstos dentro del marco regulatorio.

Por otro lado, el traslado para retornar los aviones a la base es normal. En ocasiones algún avión queda en alguna escala por determinado factor, que puede ser mantenimiento o descanso de la tripulación. En esos casos, se manda una tripulación en traslado para que traiga esa aeronave. En el tiempo que insume el traslado y el regreso se contempla la normativa y los lineamientos que manejamos en la empresa.

SEÑOR AMY.- Uno de los argumentos que planteó la delegación de ASIPLA fue que en algunas oportunidades la tripulación tiene que dormir en el avión. Me gustaría saber si realmente esto es así. ¿Tienen que acomodarse con un almohadón? ¿Deben correr los asientos y dormir dentro del avión?

SEÑOR SAR.- Precisamente, a continuación iba a hablar sobre ese tema porque está abordado en el siguiente "slide". En realidad, en ocasiones se programan determinadas cosas que no son la norma, pero en una actividad como la aviación a veces estamos inmersos en amenazas que no podemos manejar como, por ejemplo, la meteorología, o factores técnicos o de control de tránsito aéreo, que son externos al gerenciamiento formal de la empresa. Entonces, cuando se dan estas situaciones hay mecanismos para traer el avión a la base, y uno de ellos es enviar una tripulación que hace un vuelo de ida y vuelta. Por ejemplo, si se necesita una aeronave en San Pablo, la tripulación va a y viene, cumpliendo perfectamente con la normativa. El punto es que en esa escala se incluye un tiempo de servicio en el cual el avión no está volando, que puede ser de dos o tres horas, y que está contemplado. Aclaro que con este procedimiento no se está haciendo algo fuera de la reglamentación. De hecho, esos vuelos específicos se analizaron en el comité de fatiga y se hicieron algunas recomendaciones para los tripulantes como, por ejemplo, tomar café, a fin de aumentar su actividad.

Como dije, se está cumpliendo con la reglamentación y está previsto que se hagan este tipo de vuelos.

SEÑOR AMY.- No me contestó si la tripulación duerme en el avión o no.

SEÑOR SAR.- Cuando se tiene dos o tres horas de espera en una escala la tripulación puede preparar la cabina, leer un manual, sentarse o descansar, lo cual también está previsto en la reglamentación.

SEÑOR CAMPIANI.- El lapso de espera durante una escala no se considera tiempo de descanso, pero como el piloto tiene tiempo libre puede dormir, ver una película o hacer lo que quiera; pero ese tiempo forma parte de su día de trabajo.

SEÑOR SAR.- En el "slide" que estamos observando se puede apreciar eso claramente. Inclusive, pone el ejemplo del vuelo a Córdoba. Para este vuelo la tripulación se presenta a la hora 22 y 30 y termina su trabajo a la hora 8 del día siguiente. En ese lapso de tiempo se cumple con la actividad y con el tiempo de descanso, y no se hace nada que no sea conveniente.

Ahora estamos viendo el aumento de la cantidad de tripulantes en el último año. La empresa pasó de operar con sesenta o setenta tripulantes a hacerlo con ciento veinte pilotos, y a fin de año prevemos contar con ciento cincuenta.

Con este "slide" queremos mostrar el marco regulatorio que tenemos actualmente y los diferentes lineamientos con los cuales tenemos que manejarnos. Como podrán observar, es muy completo, ya que se refiere a tiempos generales, tiempos de servicios y descansos mínimos. Esta reglamentación forma parte del RAU la reglamentación uruguaya para la aviación y la última actualización se realizó en el año 2003.

Por otro lado, los reportes se refieren al tema fatiga. Cabe destacar que PLUNA hasta la fecha no ha recibido ningún informe de fatiga de parte de los pilotos. Nosotros tenemos un sistema de reportes como dije anteriormente que no es punitivo. Además, incentivamos a la gente a reportar estos episodios a fin de poder manejar la seguridad de la empresa y poner las barreras en donde hay que ponerlas. PLUNA solo ha tenido algún caso de fatiga entre los auxiliares de cabina, concretamente, las azafatas, los cuales se trataron y se solucionaron. En lo que va del año esto consta en el departamento médico de la empresa se dieron dos casos de cansancio y estrés leve, para los que se indicó reposo, y ambos evolucionan bien. También se dio un caso

de fatiga aguda leve con alteraciones del sueño, que está evolucionando muy bien con un adecuado descanso de cuarenta y ocho horas. Esos son los casos que figuran en la base de datos.

En el siguiente "slide" se hace referencia a los límites y la realidad. Con fines estadísticos podemos decir que el 25% de nuestra actividad de vuelo es de siete u ocho horas de servicio y que el 10% es de diez u once horas, lo que estaría llegando al límite.

SEÑOR AMY.- ¿Podría hacerme un trayecto con once horas de servicio?

SEÑOR SAR.- Las horas de servicio comienzan a correr desde el momento en que el tripulante se presenta en el aeropuerto no quiere decir que esté volando; de hecho, va a tener una hora de escala y termina media hora después que cortó motores. En realidad, son pocos los vuelos de once horas de servicio, pero para que ello ocurra el tripulante debe realizar más de una ruta. Por ejemplo, podría ir a San Pablo o a Curitiba, volver y después ir a Buenos Aires. Eso llevaría aproximadamente once horas de servicio.

SEÑOR AMY.- ¿Podría describirme todo eso con un vuelo a San Pablo y con los horarios que tiene PLUNA?

SEÑOR SAR.- Para hacer el vuelo de la tarde a San Pablo el tripulante debe presentarse a las once de la mañana y empezar a volar a las doce. Entonces, si el tripulante se presenta a las once de la mañana su actividad culminará si fuera de doce horas a la hora 23, pero como estamos hablando de once horas, será a la hora 22.

Por lo tanto, si el turno es hasta la hora 22, habría que cortar motores a la hora 21 y 30. Seguramente, alcanzaría para ir a Curitiba y volver y tal vez ir a Buenos Aires.

SEÑOR AMY.- Gracias.

SEÑOR SAR.- Con respecto al gerenciamiento de la fatiga, utilizamos el modelo de James Reason, del queso suizo; si se alinean todos los agujeros del queso, las ventanas de todos los departamentos o todos los actores involucrados en el proceso de un vuelo, podríamos tener un accidente. Para evitarlo, se ponen barreras en cada área. Tenemos una cultura del reporte, un plan de gerenciamiento de las tripulaciones, nos manejamos con sistemas estadísticos, con un sistema de relevamiento. También tenemos un curso de autocuidado y, por supuesto y al final, el RAU, es decir, la reglamentación, que es la base.

Como conclusión, nunca fueron ni serán programados tiempos de descanso en los aviones, ya que ello va en contra de los principios de PLUNA y de la RAU.

La RAU tiene un sistema completo de reglamentaciones para reducir el riesgo de la fatiga en vuelo.

Consideramos que algún cambio en las reglamentaciones se debe hacer con base científica y en conjunto con la DINACIA y los sindicatos.

La aptitud para el vuelo es una responsabilidad conjunta entre la empresa y el miembro de la tripulación.

El sistema de gestión de seguridad de PLUNA tiene como objetivo garantizar las operaciones, la seguridad de los pasajeros, de los funcionarios y de la carga.

Es fundamental continuar desarrollando el sistema de gestión de la seguridad y el sistema de gerenciamiento de la fatiga.

Hasta aquí la presentación que les trajimos. Quedo a las órdenes para contestar las preguntas que puedan surgir.

SEÑOR AMY.- Agradecemos la presencia de la delegación de PLUNA S.A.

Nosotros somos los miembros de la Comisión que propusimos la convocatoria a PLUNA S.A. y a la DINACIA, porque nos parece importante que en una Comisión del Parlamento todos tengan la oportunidad de expresar su postura. De lo contrario, tenemos una lectura patizamba de la situación real. Así como recibimos a ACIPLA, nos pareció bueno contar con la versión de PLUNA. Del mismo modo, plantearemos al Coronel Cappi los cuestionamientos que tenemos con respecto a la DINACIA.

Cuando la delegación de ACIPLA hizo su presentación, comenzó por el accidente de Buffalo, señalando el riesgo potencial que podría significar la alteración en los regímenes de descanso de una tripulación. Esto va de la mano de lo que PLUNA está generando y puede generar en la medida en que la empresa siga creciendo, potencie los destinos que actualmente tiene y aumente su plantilla de pilotos, sobre todo atendiendo a que ese mayor tránsito aéreo de alguna manera podría incidir en los niveles de descanso que las tripulaciones deberían tener. Realmente me preocupó que esto se planteara como una interrogante importante. Confieso que a raíz de un incidente bastante grave que tuve en un avión -no de PLUNA-, en el año 2002, ya no subí más a uno; mis colegas se ríen porque en el Parlamento tenemos la oportunidad de participar de misiones en el exterior, pero yo no me subo a un avión. Entiendo que algo que no puede tener una compañía de aviación es, precisamente, la fama de que se estén abatiendo niveles de calidad y de seguridad; es lo peor que le puede pasar. Es como que una empresa que transporta combustible el señor Lepra entiende bien este ejemplo no lleve la adecuada dotación de extinguidores o no tenga autorización de la Dirección Nacional de Bomberos; eso no es posible, por más fiable que sea y por más camión de máxima seguridad que tenga.

Por todo esto me parecía bueno que estuviera aquí la delegación de PLUNA S.A., a fin de poder hablar sobre estos temas. Creo que está bien que los sindicatos planteen sus reivindicaciones; de alguna manera, eso es lo que a veces hace que la otra parte esté atenta. Ahora bien: cuando todo esto se da a conocer, tenemos que preguntarnos cuál es el objetivo que se persigue. Hay que tener en cuenta que las versiones taquigráficas son públicas. Evidentemente, así como PLUNA ocupa un espacio, habrá otros que también pretendan ocuparlo. Y esa podría ser la línea argumental en demérito de una parte y en mérito de la competencia.

Entonces, teniendo en cuenta que seguramente hay conversaciones entre la parte patronal y la laboral, como es natural, mi pregunta es a qué piensan ustedes que obedece este tipo de alerta que realmente a mí me alarmó.

SEÑOR HARRISON.- Nosotros preguntamos al Coronel Cappi si teníamos problemas con las reglas, con la RAU, porque había muchos cambios de listas de tripulantes cada día. Tengo experiencia en este tema en Estados Unidos y en Europa. En Europa las reglas son similares, pero con diferentes períodos del calendario. Por ejemplo, en Europa y en Estados Unidos, el período que se considera es semana a semana. En Uruguay, se interpreta que la semana es un período de siete días, y cada día comienza un nuevo período de siete días. Entonces, tenemos un número de horas de servicio cada semana, pero si hay inestabilidad en la lista de pilotos, si las semanas son móviles, si los meses son móviles, si los trimestres son móviles, surgen muchos problemas. Nosotros preguntamos al Coronel Cappi cuál era el concepto de las reglas móviles y nos contestó que el inconveniente surgió al traducir a este idioma las reglas que se utilizan en Estados Unidos. Entonces, aquí se tiene otra interpretación de la reglamentación.

SEÑORA FRATOCCHI.- De pronto, no nos corresponde, y hasta sentimos que es difícil aventurar una respuesta cuando se nos pregunta a qué obedecen los planteos de ACIPLA; quizás, deberían responder ellos. Sin embargo, no debemos desconocer que había un contexto de diferentes visiones sobre estos temas. Tal como decía el señor Diputado, a veces, las empresas y sus sindicatos tienen visiones distintas sobre un tema de preocupación; quizás, en ese contexto se acudió a esta instancia. Como nos explicaba el Comandante Sar, así como al sindicato le preocupa este tema, a PLUNA le viene preocupando desde el año pasado, ya ha empezado a trabajar en él, y la clave es no negarlo. No se trata de decir: el tema no existe. Este tema existe en todas las empresas y en todos los ámbitos laborales. Lo importante aquí es detectarlo y empezar a trabajar para tomar acciones correctivas y preventivas. Ese ha sido el énfasis y ahí es donde marcamos la proactividad.

Seguramente la intervención de ACIPLA venía de un contexto en el que había muchas cosas que todavía no habían visto, por las cuales no habíamos interactuado, y que por suerte están evolucionando muy bien, tanto en los aspectos laborales, como los acuerdos que se firmaron en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, o en la inclusión de ACIPLA en el propio sistema de riesgo de la fatiga. Se trata de un sistema que arranca

desde la alta dirección, empieza en su instrumentación, y en la medida en que se empieza a estructurar lo primero que se hace es convocar a los dos sindicatos. Porque la otra salvedad que queremos hacer es que para nosotros este no es un tema solo de pilotos sino que incluye a toda la organización como potencialmente vulnerable a un tema de este tipo.

SEÑOR CAMPIANI.- Quería aclarar lo que dijo el señor Harrison, porque creo que causó un poco de confusión.

Cuando Cappi llega aquí y ocupa su nueva posición, nosotros le planteamos las inquietudes que teníamos con respecto a las RAU. En las RAU, cuando se hace referencia a todas las limitaciones de horas de descanso, servicio, etcétera, siempre se habla de días corridos. Y lo que decía Harrison, según su experiencia en Estados Unidos y en Europa, es que allí no se habla de días corridos sino que una semana es una semana, de lunes a domingo; no se trata de siete días sino de una semana, y un mes va desde el 1º al 30. Entonces, dentro de esos parámetros, la semana, el mes, o el día -que es un día, un martes, por ejemplo, y no las últimas veinticuatro horas-, es que ven las limitaciones Europa y Estados Unidos

En Uruguay es distinto: se considera el tiempo corrido. Entonces, una semana está formada por los últimos siete días; tengo que mirar desde hoy hacia atrás los últimos siete días, y lo mismo sucede con el mes. Lo que dijo el señor Harrison es que esto fue una mala interpretación por la traducción porque se basaron en las normativas americanas y europeas para hacer las RAU aquí en Uruguay en cuanto a cómo se definen la semana y el mes. Esto nos trae problemas de interpretación en Uruguay, porque hace que tengamos que cambiar las listas de vuelo más seguido. La lista de vuelo se hace a principio de mes para todo el mes. Entonces, cada Comandante, cada auxiliar, sabe cuál es su régimen de trabajo durante ese período. Pero al producirse un evento como ser una enfermedad, mal tiempo o algo que pueda ocurrir en el medio de esa lista, nos altera los resultados que ya estaban planteados para adelante, porque tal vez no estemos con "pliance" en reglamentación si miramos los últimos siete días, pero sí si tomamos en cuenta la semana. Entonces, como nosotros queríamos promover estos cambios en la RAU, la ACIPLA comenzó con los temas de la fatiga, para evitar que se llevaran a cabo. De manera que si queremos aventurar una respuesta a por qué se motiva esto, esta podría ser una, porque no hay otra razón.

SEÑOR LEPRA.- Creo que es importante destacar un aspecto en el que la Comisión puede ayudar mucho.

El Comandante Pablo Sar habló de las RAU, que son las reglamentaciones del año 2003, y tanto Harrison como Campiani también se refirieron a ellas. En la aeronavegación ocho años de reglamentación casi implican hablar del paleolítico anterior. Entonces, nosotros convocamos a todos a trabajar en la modernización de las RAU de acuerdo con las prácticas mejores de cualquier parte del mundo. No tenemos por qué reinventar la rueda -como a veces nos gusta a los uruguayos-, porque ya está inventada. La Comisión puede ayudar mucho en este sentido.

SEÑORA PRESIDENTA.- Quisiera hacer algunas preguntas y apreciaciones.

El tema de las horas de descanso no lo hemos escuchado solamente en esta Comisión sino que en la Legislatura anterior también se planteó en la Comisión de Legislación del Trabajo de esta Cámara como una problemática que no arrancaba desde ese momento sino desde hace tiempo, y a nuestro criterio fue creciendo.

Escuchaba al señor Campiani y al Comandante Sar, y con respecto a las doce horas casi tengo una opinión contradictoria, porque no sé si se trata de doce horas en las que se puede descansar tres, o doce horas en las que realmente se está trabajando pero no se toman como descanso. Eso me hace pensar el tema de, en realidad, cuántos días al mes tiene de descanso el trabajador.

También quisiera saber si en la reglamentación se está trabajando en forma conjunta, con participación del sindicato, que es una mirada importante. Por lo menos nosotros sentimos que al principio se manifestaba que desde el momento en que había estado presente la organización sindical y la presencia de ustedes, se había avanzado en algunos puntos de acuerdo en el Ministerio.

A la vez, quisiera plantear algunas preocupaciones y saber si son ciertas, porque también hacen a la seguridad y a la mirada que debe tener una empresa como PLUNA. El sindicato, el día 25 de setiembre, realizó un paro de actividades, y tendríamos información en cuanto a que ese día se voló con auxiliares de cabina que generalmente son pilotos o jefes que no han cumplido los seis meses mínimos de requisito que deben tener antes de pasar a estar al frente de una aeronave. De corroborarse ese hecho, sería una preocupación, porque también hace a cómo se toman decisiones en relación a las condiciones de trabajo y a la prevención de accidentes.

Por último -porque lamentablemente el tiempo no nos alcanza-, nos interesa saber cómo se va avanzando. Nosotros vamos a leer la documentación que hoy nos dejan aquí y quedaría abierta la posibilidad de poder realizar una nueva convocatoria para seguir avanzando en el tema.

SEÑOR CAMPIANI.- Simplemente quiero comentar que yo he tenido la suerte de haber trabajado a lo largo de mi vida en seis industrias muy distintas, y me llamó la atención la industria aérea que es la que más rápido aprende de sus errores en el mundo. Todas las aerolíneas trabajan juntas para ir mejorando todo lo que tiene que ver con los temas de seguridad. Ninguna otra industria aprende de sus errores tan rápido como esta. Por eso hay tantas organizaciones, tantos foros; la información inmediatamente se distribuye, se aprende y se hacen las modificaciones necesarias. Como dijo el señor Lepra, esta es una industria muy dinámica, porque está constantemente aprendiendo de sus errores y no hay otra que se compare con la aviación.

Para contestar alguna de las preguntas que hizo la señora Presidenta puedo decir que no hay una contradicción, pero tal vez no hemos sido lo suficientemente claros al distinguir que en el régimen de trabajo de un piloto hay dos cosas muy distintas: una son las horas de servicio y otra las horas de vuelo. Estas últimas son las horas efectivas que puede volar un piloto. Y como dicen las RAU en un período de veinticuatro horas se puede volar ocho horas; más de ocho horas no se puede volar. Pero se puede prestar doce horas de servicio. Quiere decir que se puede volar a una escala, parar en ella, descansar dos o tres horas, que no cuentan como horas de descanso sino que siempre son horas de servicio, y luego volar de vuelta.

¿Se entiende la diferencia? Por ejemplo, yo, por día, puedo tener varias reuniones, el resto del tiempo, cuando no estoy en reunión, puedo leer un libro o hacer lo que quiera.

El máximo de horas que puede estar en la oficina son doce. El máximo de horas que el piloto está al servicio de la empresa son doce en este período de veinticuatro horas, de las cuales solamente ocho puede volar. Esa es la diferencia, por eso la contradicción no es tal: horas de vuelo versus horas de servicio.

Entre sus dos reuniones usted es libre de hacer lo que quiere: leer, dormir, tomar un mate o trabajar; lo mismo pasa aquí. El piloto tiene esa libertad. Si se quiere acostar dentro del avión lo puede hacer, pero no cuentan como horas de vuelo.

SEÑORA FRATOCCHI.- El día 25 de setiembre tuvimos un paro del otro sindicato de la compañía, el sindicato FP, que nuclea personal de tierra y tripulantes de cabina, es decir, lo que comúnmente llamamos "azafatas". Ese día la operación se desarrolló con personal no agremiado, personal agremiado que no adhirió a las medidas o cualquiera que colaborara ese día para realizar la actividad de vuelo.

Cabe mencionar que todos los tripulantes que volaron tienen una licencia y, por lo tanto, están habilitados para volar. Asimismo, la designación en el rol del jefe de cabina se hizo según lo que dispone la RAU en cuanto a cómo se designa, tanto a nivel de planificación como ante la contingencia de que algún jefe no haya podido volar por adherir a las medidas.

Los tripulantes de cabina están todos habilitados por una licencia que expide la DINACIA y, además, están formados para desempeñar sus tareas. ¿Qué quiere decir esto? Que al estar en un período de prueba no significa estar en un período en el cual no tienen las competencias técnicas para realizar el vuelo. Eso significa que están en un período de prueba en lo que refiere al contrato laboral, pero no hay ninguna duda en cuanto a la capacidad técnica de realizar su tarea e, inclusive, ante alguna contingencia que podría ser terrible como, por ejemplo, la falta de capacitación del jefe de cabina y demás. O sea que el hecho de que estén en un período de prueba no los inhabilita ni les quita competencia para desarrollar la función.

Hasta donde nosotros sabemos, ese día no hubo ningún reporte de seguridad; la operación se desarrolló en forma absolutamente normal, por lo cual no tenemos ningún elemento para afirmar que puede haber habido algún riesgo en materia de seguridad. Por supuesto que son temas que se monitorean en todo momento, pero hasta donde sabemos no hubo ningún reporte en ese sentido, o sea que fue una operación completamente normal.

SEÑOR CAMPIANI.- En cuanto a la pregunta de cuántos días descansan en el mes, debemos decir que todo está reglamentado en la RAU.

Según la RAU, en un período de siete días, los auxiliares y pilotos tienen que descansar treinta y seis horas corridas, en un período de treinta días, tienen que descansar diez días y en el año calendario, tienen que descansar treinta días consecutivos. Todo eso está estipulado.

Con relación a cuántos días trabajan al mes, lo que podemos decir es cuántas horas vuelan por mes. En la página 22 del gráfico podemos ver que el promedio que tenemos es de sesenta horas de vuelo por mes, siendo el límite de cien horas. Se mide en horas y no en días.

SEÑOR SAR.- Quisiera hablar sobre el tema de los auxiliares de cabina.

Dadas las medidas que se iban a tomar, una vez que se detectó esa situación, lo que se hace en nuestro sistema de gestión de la seguridad es un análisis de riesgo. Al detectar una situación nueva, se trata de ver si esa situación puede tener un impacto en la operativa y si es así, ver de qué forma podemos mitigarlo. Entonces, se hace una reunión a la que asisten las diferentes áreas involucradas tales como la Gerencia de Calidad, la Seguridad de Vuelo y la parte de tripulaciones, y se analiza esa situación. Hicimos un análisis de riesgo y se tomaron algunas medidas para mitigar ese posible riesgo. Una de las jefas de auxiliares de cabina con mayor antigüedad que tenemos iba a la sala y les hacía un "briefing" a las auxiliares que iban a volar, explicándoles la situación y repasando todos los procedimientos de emergencia. De esa manera, se seleccionaron determinadas tripulaciones para que volaran con esos jefes de cabina nuevos.

Por otro lado, también se analizó la meteorología un día que estaba muy lindo. Es decir que se tomaron determinados lineamientos para mitigar los posibles riesgos.

Quiero aclarar que hubo todo un estudio antes de tomar esa decisión.

SEÑOR AMY.- Sé que se llegó a un acuerdo, pero como este tema estaba en el orden del día, me parece de recibo plantearlo.

Uno de los temas que presentó ACIPLA fue la participación numérica excesiva de pilotos extranjeros, en la medida en que van a ingresar a la plantilla de PLUNA tres nuevas aeronaves. Según tengo entendido, la semana pasada hubo un acuerdo en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y se enmendó esta situación que se estaba dando.

Esto no es la industria de la aeronáutica, que produce cambios tan rápidos, pero los acontecimientos se producen con cierta velocidad.

SEÑOR LEPRA.- Ya lo mencioné al principio.

La semana pasada no solamente se refrendó en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social el acuerdo entre ACIPLA y PLUNA S.A., sino que la DINACIA dictó una resolución autorizando a veinticuatro comandantes extranjeros a trabajar en PLUNA S.A. por los próximos dos años. Esto fue producto de una presentación que hizo PLUNA S.A. con el señor Harrison -aquí presente-, donde se le demostró a la DINACIA que era imposible reclutar más pilotos uruguayos porque no estaban disponibles y, además, había un tema de seguridad que a todos nos preocupa que no queríamos hacer eso tomando gente joven sin las horas mínimas que exigimos para ser piloto de PLUNA S.A.

SEÑOR CAMPIANI.- El desafío que hemos tenido en PLUNA S.A. fue el crecimiento tan rápido que ha tenido la empresa. Durante muchos años PLUNA no creció, entonces había suficientes pilotos en el

Uruguay y como no había una empresa pujante que demandara más pilotos, tampoco se estaban preparando tantos pilotos nuevos en el Uruguay, y los que estudiaban para ello se tenían que ir a trabajar al exterior.

En los últimos años hemos venido creciendo a pasos acelerados, entonces no pudimos dar abasto con los pilotos que demandamos. Eso mismo le ocurrió a Chile, a Panamá y a todos los países pequeños que empiezan a crecer mucho en una industria para la que no estaban preparados.

Preparar a un capitán lleva tiempo, porque son horas de vuelo que tiene que hacer. No solamente se trata de hacer cursos sino de sumar horas de vuelo y eso lleva tiempo. Aquí demostramos nuevamente que, sobre todo, está la seguridad. Nos cuesta más caro traer un piloto de afuera; por supuesto que preferiríamos tener un piloto uruguayo, pero por tema de seguridad tenemos que cumplir con requisitos mínimos de horas y de experiencia. Entonces, por tema de seguridad, no podemos hacer compromisos. Es por eso que tuvimos que pedir para traer pilotos extranjeros, mientras en estos dos años damos tiempo a que se terminen de formar pilotos uruguayos.

Por último, debo decir que en lo que respecta a la seguridad, dentro de la empresa tenemos mecanismos muy extensos que permean toda la organización. Por eso hoy la seguridad es un tema que abarca a toda la empresa; PLUNA ha adoptado un sistema de gerenciamiento de la seguridad que se ha desarrollado en todo el mundo y que abarca a toda la empresa. Entonces, para entender determinadas acciones -como, por ejemplo, si se vuela con auxiliares que tienen menos de seis meses-, hay que tener en cuenta que detrás siempre hay un estudio. La empresa, en sus decisiones, siempre está considerando en primer lugar la seguridad y las mitigaciones que puede haber. Factores de riesgo siempre hay, no solo en la aviación, sino también en la vida; sería mentira decir lo contrario, pero la cuestión es ver cómo los podemos mitigar. Nosotros trabajamos con sistemas que nos permiten mitigar esos factores de riesgo al máximo posible y todos en la empresa, desde el Presidente hasta la base, están imbuidos de estos sistemas de seguridad.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos a esta delegación su comparecencia en la Comisión. Una vez que los legisladores puedan dar lectura a la documentación que nos han entregado, es probable que los volvamos a convocar.

Les enviaremos la versión taquigráfica de esta sesión, al igual que al Ministerio de Defensa Nacional y al sindicato de ACIPLA.

Se levanta la reunión.